actualidad aeroespacial

Número 68 - Febrero de 2014

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Ciento volando

La aviación comercial cumplió un siglo

Los expertos aventuran cómo será la aviación del futuro

PÁG. 8



Y Rosetta despertó después de 31 meses

PÁG. 10

Editorial

Cien años que pasaron volando

EVIDENTEMENTE, nuestro pequeño mundo no es precisamente el Macondo de Gabriel García Márquez ni los últimos cien años fueron el centenario de soledad que narrara el premio nobel colombiano. Han sido más bien un siglo de convivencia, de acercamiento, de superación de fronteras, de vuelo en común, de sociedad de compañeros de viaje y ello gracias en gran medida a ese invento formidable del pasado siglo que fue la aviación. Se ha cumplido ahora un siglo de la aviación comercial. Han sido cien años que se pasaron volando.

Lo que hace un siglo comenzó siendo un vuelo para una sola persona, se convirtió pronto en toda una industria que transporta diariamente ocho millones de pasajeros en más de 80.000 vuelos y emplea a más de 57 millones de personas. Sólo en el último año, al cabo de un siglo justamente, la aviación comercial transportó 3.100 millones de personas en todo el mundo y se espera que en 2014 esa cifra alcance los 3.300 millones, casi el equivalente de la mitad de la población mundial.

"La aviación es el motor de la economía global. Conectamos personas y empresas con los mercados y acercamos amigos y familias. La aviación crea oportunidades para un mayor entendimiento entre culturas y lleva medicinas y suministros a los necesitados. En un solo siglo, la industria ha transformado completamente nuestro modo de vivir y de relacionarnos. Y se ha establecido firmemente como una fuerza para el bien global", ha dicho Tony Tyler, director general y consejero delegado de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Lo que empezó siendo un vuelo para una persona, se convirtió en una industria que transporta diariamente ocho millones de pasajeros

“Reflexionando sobre estos asombrosos primeros cien años, espero que los gobiernos hagan un balance de los enormes beneficios económicos y sociales que brinda la aviación en todo el mundo. Estos superan con creces cualquier aumento a corto plazo de los ingresos procedentes de impuestos o tasas", añadió Tyler.

Ahora la aviación comercial despega hacia el segundo siglo como un medio de transporte masivo para la economía global y poderoso catalizador del desarrollo económico. Los grandes constructores prevén una ampliación extraordinaria del mercado de aeronaves, cada vez mayores, con mayor capacidad, más rápidos, ecoeficientes y confortables, construidos con materiales cada vez más avanzados hechos a partir de compuestos de cerámica o fibra dotados de paneles solares que generarán energía para la operación en vuelo y ayudarán también a surtir los motores híbridos.

Así lo ha visto el visionario diseñador barcelonés Oscar Viñals, entusiasta de la aviación, quien ha diseñado para la empresa AWWA un futurista proyecto denominado "AWWA Sky Whale" y que él califica como "la aeronave más verde imaginable". Se trata de un gigantesco avión de tres pisos capaz de despegar como un Harrier, gracias a su motores basculantes y que, de acuerdo con los planes, en caso de accidente la sección de pasajeros se separaría de las alas para reducir la pérdida de vidas. Está proyectado como el futuro de la aviación comercial, con un diseño que se asemeja a una nave espacial.

Sea como sea, el futuro de la aviación comercial está llamado a desarrollarse aún mucho más, a borrar fronteras y diferencias, a hacer más pequeño y cercano este nuestro pequeño mundo y a unir y aproximar a los habitantes del mismo. ¡Feliz centenario!

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco Gil, María Jesús Gómez y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

El COIAE tiene decana por primera vez



Estefanía Matesanz.

Se llama Estefanía Matesanz, es ingeniera aeronáutica, responsable en Airbus Helicopters del Área de Ingeniería de Producción de Support&Service y de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO y desde anoche es la primera mujer que dirige los destinos del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España (COIAE) en los 50 años de su historia.

Como era previsible, la candidatura de Matesanz arrolló triplicando casi los votos de su rival que no consiguió que ninguno de los siete miembros de su candidatura accediera a las Juntas Directivas del Colegio y la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos de España.

Al término de un complicado y tortuoso proceso electoral, el escrutinio arrojó el siguiente resultado para ambas directivas: decana/presidenta: Estefanía Matesanz (264 votos COIAE y 255 AIAE); tesorero: José Francisco Cerdó Cuesta (187/176); Vocales: Tania González Lahera (260/251), Sergio López Hernández (239/238), Pablo Senchermés Morales (231/223), Fermín Tirado Gallego (250/237) y Juan Tudela Desantes (222/217).

“La situación actual de los colegios profesionales no es fácil, pero con un equipo con ganas y renovado, creo que tenemos una oportunidad de hacer que el Colegio vuelva a ser una institución de prestigio. Precisamente ahora tenemos la oportunidad de empezar de cero, de construir un futuro, un Colegio que todos nos merezcamos y que de verdad sea útil. Un Colegio que nos dé servicio a todos”, dice la nueva decana.

Cambio en la presidencia de Airbus América

Sean O'Keefe, director ejecutivo de la Unidad de América del Norte de Airbus Group, dejará su cargo en el próximo mes de marzo y asumirá las responsabilidades como presidente y CEO Allan McArtor, actual presidente de la filial Airbus America, según anunció ayer el consorcio aeroespacial y de defensa europeo en un comunicado.

O'Keefe, que fuera administrador de la Nasa durante tres años, dimite por problemas de salud a consecuencia de las lesiones sufridas en un accidente aéreo en 2010 en Alaska. O'Keefe fue uno de los cuatro supervivientes del siniestro en el que murieron cinco personas, entre ellas, el senador norteamericano Ted Stevens.

"Sean ha hecho importantes contribuciones a Airbus Group durante su gestión como consejero delegado de EADS Norteamérica, por lo que estamos muy agradecidos", dijo Tom Enders, CEO de Airbus Group.

Responsable del área de Observación de la Tierra en Hisdesat

Victoriano Moreno Burgos.



Hisdesat, empresa española de servicios gubernamentales por satélite ha incorporado a su plantilla a Victoriano Moreno Burgos en el ámbito del Desarrollo de Negocio y Ventas de Observación de la Tierra por satélite (OTS). En este campo Moreno Burgos impulsará la comercialización y desarrollo del negocio de OTS, gracias a su profundo conocimiento del mercado de tratamiento de imágenes satelitales.

Con una dilatada experiencia cercana a los cuarenta años, Moreno ocupó durante dos décadas el cargo de director de la Unidad de negocio de Sistemas de Teledetección en Indra Espacio, involucrado en la realización de los proyectos principales de Observación de la Tierra por Satélite en España y Europa.

Moreno también trabajó en la compañía ISEL y en el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), en proyectos siempre centrados en el tratamiento de imágenes satelitales.

Licenciado en Ciencias Físicas por la Universidad Complutense de Madrid, en la especialidad de Cálculo Automático, ha participado en diversos foros científicos, nacionales e internacio-

Pasa a la página siguiente

Con nombre propio

Viene de la página anterior

nales. También ha desarrollado una intensa labor en el marco de las publicaciones especializadas en teledetección e impartido, asimismo, diferentes cursos sobre la misma temática.

Primera mujer comandante de Iberia en vuelos de largo radio

Marta Pérez-Aranda se ha convertido en la primera mujer comandante de vuelos transoceánicos de una aerolínea española, realizando su primer vuelo como tal en el IB6827, con destino a Sao Paulo. Forma parte de Iberia desde 1988 y ha pilotado Boeing B727 y B757, Airbus A300, A320 y, desde hoy, también el A340.

Pérez-Aranda obtuvo su título como comandante el pasado 6 de enero. Nació en Salamanca en 1961 y se graduó en la Escuela Nacional de Aeronáutica en 1984. Inició su carrera como instructora en el Aeroclub de Zaragoza y como piloto en Mac Aviation SA. Entró a forma parte de Iberia en 1988 como copiloto de la flota Boeing B727. Después, fue copiloto de las flotas Airbus A300, Boeing-757 y Airbus A340 y, en octubre de 2010, su carrera progresó a comandante de la flota Airbus A320. Apenas cuatro años después, Marta se ha convertido en la primera mujer comandante de largo radio de una aerolínea española.



Juan Cierco Jiménez de Parga.



Bertrand Maureau.



Marta Pérez-Aranda.

Nuevo director de Comunicación de Iberia

El periodista Juan Cierco Jiménez de Parga ha sido designado nuevo director de Comunicación de Iberia con efectos del 1 de febrero. Cierco reportará al presidente ejecutivo de la compañía e integrará el Comité de Dirección de la misma.

Cierco tiene una dilatada carrera profesional en el mundo de la comunicación y el periodismo. Ha sido director de Comunicación y Sostenibilidad de Gamesa, a la que se incorporó procedente del departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales de Inditex. Anteriormente fue director general de Información Internacional en la Secretaría de Estado de Comunicación (2008-2011).

Durante su carrera como periodista, Juan Cierco fue corresponsal de Abc en Jerusalén (1998-2006) y en Moscú (1994-1998). A su regreso a Madrid, en 2006 fue jefe de Área de Cultura, Comunicación y Sociedad en dicho periódico.

Director Ejecutivo de IAG Cargo

Steve Gunning ha sido nombrado director ejecutivo de IAG Cargo en el Comité de Gestión de International Airlines Group (IAG). Gunning cuenta con gran experiencia en gestión ejecutiva y liderazgo, tanto en el sector financiero como en la industria aérea.

Ha pasado los dos últimos años alineando las divisiones de carga de British Airways e Iberia Cargo para crear una nueva operadora. Con anterioridad a esta labor, fue director gerente de BA World Cargo. Comenzó su carrera en PricewaterhouseCoopers, donde se tituló como perito contable y trabajó en Reino Unido y Estados Unidos.

Thales Alenia Space renueva vicepresidencia

Bertrand Maureau, de 49 años, es el nuevo vicepresidente de la línea de negocio de Telecomunicaciones de Thales Alenia Space. Graduado en 1987 por la Escuela de Ingeniería de Fabricación de París y por la Escuela Central de las Artes, Bertrand Maureau comenzó su carrera en Dassault Aviation.

De 1985 a 1988, desde una posición inicial como ingeniero mecánico y térmico en el programa espacial Hermes, fue nombrado jefe de diseño y desarrollo de satélites. Posteriormente asumió la responsabilidad de preparar la producción del Mirage 2000 para Taiwán. Se incorporó a Thales Alenia Space en 1995.

Se ocupó de diversos puestos de gestión de proyectos de telecomunicaciones hasta ser nombrado director de programa en el año 2000.



Los tres protagonistas del primer vuelo comercial: Percival Elliot, Abraham C. Pheil y Anthony Jannus.

La aviación comercial cumplió su primer centenario

EL pasado 1 de enero se cumplió el centenario del primer vuelo comercial, un viaje de apenas 23 minutos sobre la Bahía de Tampa, en Florida como alternativa a las 11 horas en tren. La línea San Petersburgo-Tampa, operada con un hidroavión Benoist Type XIV, fue financiada por las autoridades de la turística ciudad estadounidense de San Petersburgo, en el condado de Pinellas, que querían atraer más turistas a la ciudad en el invierno.

El 1 de enero de 1914 cuatro visionarios unieron sus esfuerzos para realizar el primer vuelo registrado de una aerolínea comercial. Percival Fansler organizó la financiación de la aerolínea San Petersburgo-Tampa, que realizó el primer vuelo regular a través de la Bahía de Tampa. El avión de Thomas Benoist realizó el vuelo pilotado por Antony Jannus. Y Abram Pheil, entonces alcalde de San Petersburgo, único pasajero a bordo, pagó 400 dólares en una subasta por el vuelo de 23 minutos. El hidroavión voló a baja altura sobre la superficie del agua de la bahía, evitando así dar un considerable rodeo por tierra.

El piloto tenía solamente espacio para un pasajero, que se sentó junto a él en la cabina. Tres meses más tarde, cuando acabó la temporada turística, concluyó la financiación. La aerolínea había transportado a 1.204 pasajeros, pero no volvería a volar.

La compañía St. Petersburg-Tampa Airboat Line realizó dos vuelos diarios entre San Petersburg y Tampa, pero cerró poco

después, concretamente el 5 de mayo de 1914. Durante los cuatro meses de vida, la aerolínea cubrió 7.000 millas, realizó 172 vuelos y transportó a 1.205 pasajeros.

La aerolínea continuó realizando vuelos hasta el 5 de mayo de 1914, cinco semanas después de la terminación del contrato. De principio a fin, la aerolínea cubre más de 7.000 millas, 172 vuelos y 1.205 pasajeros. A propósito de la aerolínea, Benoist, el constructor del hidroavión comentó: "Llegará un día en que la gente cruce los océanos en aviones como lo hacen hoy en barcos de vapor". La aerolínea sirvió como prototipo para la industria mundial del transporte aéreo en la actualidad.

Con ocasión de este centenario, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha invitado a todos los interesados por la aviación a unirse a esta celebración durante el año y participar en un debate sobre el futuro del sector en los próximos 100 años o incluso más.

Para celebrar el evento se recreó el vuelo con un hidroavión Hoffman X4 similar al de Benoist. Este aparato también se utilizó en el año 2000 para celebrar el 86 aniversario del histórico vuelo.

Desde aquel primer avión que transportaba un pasajero, con un piloto y una ruta a través de la Bahía de Tampa, Florida, la industria global del transporte aéreo transporta, actualmente, más de 8 millones de pasajeros en más de 80.000 vuelos diarios, y emplea a más de 57 millones de personas.

"La aviación es el motor de la economía global. Conectamos personas y empresas con los mercados, y acercamos amigos y familias. La aviación crea oportunidades para un mayor entendimiento entre culturas y lleva medicinas y suministros a los necesitados. En un solo siglo, la industria ha transformado completamente nuestro modo de vivir y de relacionarnos. Y se ha establecido firmemente como una fuerza para el bien global", ha dicho Tony Tyler, director general y consejero delegado de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).



El hidroavión Benoist Type XIV.

"Pero la aviación es, además, un trabajo en equipo. Asegurar que este segundo siglo sea tan próspero como el primero requiere de la cooperación de las partes interesadas, tanto en el sector público como privado. Reflexionando sobre estos asombrosos primeros cien años, espero que los gobiernos hagan un balance de los enormes beneficios económicos y sociales que brinda la aviación en todo el mundo. Estos superan con creces cualquier aumento a corto plazo de los ingresos procedentes de impuestos o tasas", añadió Tyler.

"Resulta irónico que en los Estados Unidos -el país que vio nacer esta increíble industria- los líderes políticos en Washington hayan subido las tasas a los pasajeros aéreos para reducir el déficit presupuestario sólo unos días antes de la celebración de este trascendental aniversario. Cuánto mejor sería si, en lugar de ver a la aviación y a los viajeros como un blanco fácil para la recaudación de 12.600 millones en nuevos impuestos, los líderes políticos compartieran la visión que guió a los pioneros que crearon esta industria", apuntó Tyler.

El futuro de la aviación comercial

¿Cómo será la aviación civil en la próxima centuria? Aprovechando el centenario del primer vuelo comercial, la agencia de prensa norteamericana Associated Press realizó un sondeo entre ejecutivos de la aviación civil para conocer sus predicciones de futuro sobre la aviación comercial.

Richard Anderson, director ejecutivo de Delta Air Lines, señaló: "Apenas hace un decenio parecía que las aerolíneas estaban comprando todos los aviones de 50 asientos que podían. Pero la utilidad real de esos aviones pequeños vino y se fue; en los próximos años veremos que esas flotilla siguen reduciéndose".

Gary Kelly, director ejecutivo de Southwest Airlines, dijo que "Tendremos menos compañías, pero serán mayores, más fuertes y saludables".

Maurice J. Gallagher, Jr., director ejecutivo de Allegiant Travel Co., indicó que "Va a aumentar la automatización y van a reducirse los costos de mano de obra".

David Barger, director ejecutivo de JetBlue Airways, avanzó: "La libertad de viajar entre dos puntos cualquiera en el mundo va a ser algo común. Va a haber miles de millones de viajeros cada año volando en nuevos aviones que serán mejores para el medioambiente. De hecho, los viajes con cero emisiones van a ser una realidad".

Mark Dunkerley, director ejecutivo de Hawaiian Airlines aseguró: "Muchos de los consumidores de hoy no podrán pagar el alto coste de los vuelos".

James Hogan, director ejecutivo de Etihad Airways, aventuró: "Una nueva generación de aerolíneas, con la visión y voluntad de ser diferentes, van a conseguir reducir los costes, mejorando productividad y acceso a nuevos mercados".

Richard Branson, presidente de Virgin Atlantic Airways, comentó que "No tengo dudas de que durante mi vida podremos volar de Londres a Sydney en menos de dos horas, con mínimo impacto ambiental. Las asombrosas vistas de nuestro hermoso planeta abajo y la experiencia de volar a gravedad cero van a dar un nuevo significado al entretenimiento en vuelo".

David Siegel, director ejecutivo de Frontier Airlines, apunta que "el primer vuelo fue de apenas 18 millas, pero mira cuánto hemos avanzado.

Y Rosetta despertó

Ha sido el final de un cuento de hadas para un capítulo lleno de suspense en la historia de la misión espacial Rosetta: la ESA ha tenido noticias de su lejana nave por primera vez en 31 meses. Rosetta está persiguiendo al cometa 67P/Churyumov-Gerasimenko. Será la primera misión espacial que se encuentre con un cometa; la primera en intentar un aterrizaje en este tipo de objetos; y la primera en seguirlo en su viaje alrededor del Sol.

DESDE su lanzamiento, en 2004, Rosetta ha sobrevolado tres veces la Tierra y una Marte, para tomar impulso. De camino se ha encontrado también con los asteroides Steins y Lutetia. Se alimenta únicamente de energía solar. Fue puesta en modo hibernación en junio de 2011, cuando se encontraba en pleno espacio profundo, a una distancia de unos 800 millones de kilémetros, próxima a la órbita de Júpiter.

Ahora que la órbita de Rosetta ha traído a la nave de vuelta a solo 673 millones de kilómetros del Sol, de nuevo hay energía solar suficiente como para encenderla de nuevo. Así que el pasado día 20 el reloj interno de Rosetta despertó a la nave de su profundo sueño, aunque aún la separan 9 millones de kilómetros de su objetivo, el cometa 7P/Churyumov-Gerasimenko. Una vez calentados los instrumentos de navegación más importantes; estabilizada su posición; y apuntada a la Tierra su antena de radio principal, Rosetta envió una señal para comunicar a sus operadores que ha sobrevivido a la etapa más lejana de su viaje.

La señal se recibió en la estación de seguimiento de la Nasa en Goldstone durante la primera ventana de oportunidad que tuvo la nave para comunicar con la Tierra. Inmediatamente el Centro de Operaciones Espaciales (ESOC) de la ESA en Darmstadt, Alemania, confirmó la recepción de la señal.

“Ya tenemos de vuelta a nuestra nave 'caza-cometas'”, dijo Álvaro Giménez, director de Ciencia y Exploración Robótica de la ESA. “Con Rosetta iniciaremos una nueva fase en la exploración de los cometas. Con esta increíble misión nos seguimos manteniendo a la cabeza en esta área, en la que hemos sido los primeros en muchos hitos. Estamos construyendo sobre los logros científicos y tecnológicos de nuestra primera misión de espacio profundo, Giotto, que obtuvo las primeras imágenes de cerca del núcleo de un cometa cuando sobrevoló el Halley en 1986”.

“Este ha sido un despertador que no permitía seguir durmiendo y tras un día muy tenso estamos encantados de tener a nuestra nave despierta y de nuevo online”, añadió Fred Jansen, jefe de misión de Rosetta, de la ESA.

Ahora que la órbita de Rosetta ha traído a la nave de vuelta a solo 673 millones de kilómetros del Sol, de nuevo hay energía solar suficiente como para encenderla de nuevo. Así que el pasado día 20 el reloj interno de Rosetta despertó a la nave de su profundo sueño

Los ladrillos del Sistema Solar.- Los cometas están considerados los 'ladrillos' primitivos del Sistema Solar y los objetos que, muy probablemente, contribuyeron a fertilizar la Tierra con agua y tal vez incluso con los ingredientes de la vida. Pero siguen pendientes de resolver muchas cuestiones fundamentales acerca de estos enigmáticos cuerpos, y gracias a su estudio in situ y muy completo del cometa 67P/Churyumov-Gerasimenko Rosetta contribuirá a resolverlos.

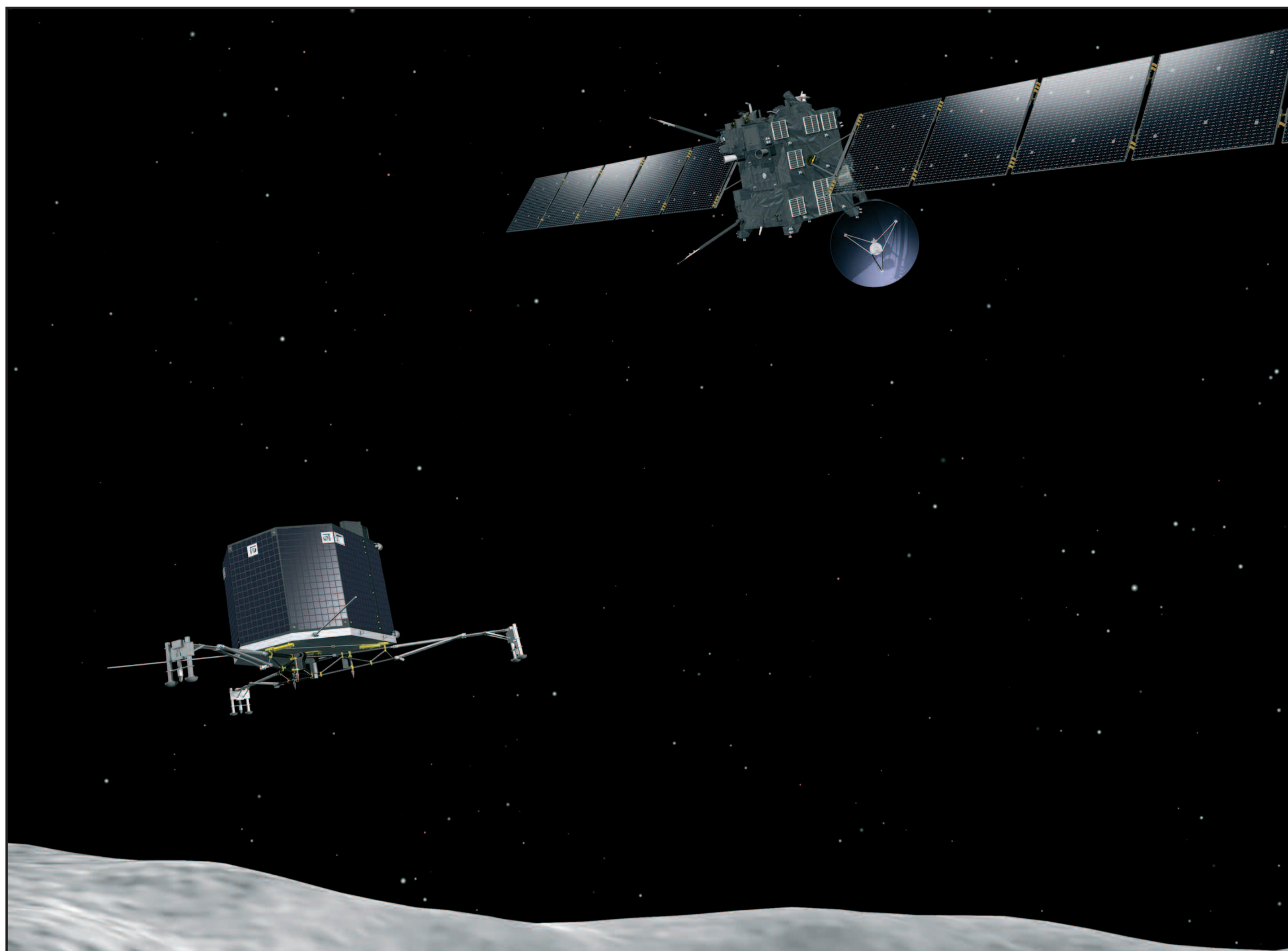
“Todas las otras misiones a cometas han hecho sobrevuelos, captando instantáneas de la vida de estos helados objetos”, ha dicho Matt Taylor, jefe científico de Rosetta, de la ESA.

“Con Rosetta seguiremos la evolución de un cometa día a día, y esto nos proporcionará una visión única de su comportamiento, y en última instancia nos permitirá descifrar su papel en la formación del Sistema Solar”.

Antes que nada, no obstante, la nave debe superar un 'chequeo de salud'. Solo entonces los once instrumentos de la nave, y diez del módulo de aterrizaje, serán encendidos y preparados para estudiar el cometa 67P/Churyumov-Gerasimenko.

“Tenemos por delante varios meses muy ocupados, preparando la nave y sus instrumentos para enfrentarse a los desafíos operacionales que supone el estudio prolongado y en profundidad del cometa; además, son retos de los que apenas sabremos nada hasta que lleguemos”, ha añadido Andrea Accomazzo, jefe de operaciones de Rosetta, de la ESA.

Se espera que Rosetta envíe las primeras imágenes del cometa 67P/Churyumov-Gerasimenko en mayo, cuando la nave esté aún a 2 millones de kilóme-



tros de distancia de su objetivo. Hacia finales de mayo la nave llevará a cabo una importante maniobra tras la que quedará colocada en la posición correcta para su crítico encuentro con el cometa en agosto.

Tras el encuentro, Rosetta empezará dos meses de mapeo extensivo de la superficie del cometa y hará también importantes mediciones de su gravedad, masa y forma. Observará además su coma, su atmósfera de polvo y gas. La nave también analizará el ambiente de plasma del cometa, y su interacción con el viento solar.

Con estos datos los científicos escogerán un sitio de aterrizaje para el módulo de aterrizaje de la misión, Philae.

El aterrizaje está previsto para el 11 de noviembre: será la primera vez que se intente el aterrizaje en un cometa.

De hecho, dado que la gravedad del núcleo de un cometa de 4Km de diámetro es prácticamente despreciable, Philae tendrá que usar arpones para evitar rebotar hacia el espacio cuando llegue a la superficie.

Entre las muchas medidas científicas que tomará, Philae enviará a la Tierra imágenes panorámicas de su entorno, así como imágenes en alta resolución de la superficie. También analizará in situ la composición de los hielos y el material orgánico del cometa, perforando a 23 cm bajo la superficie y tomando muestras.

Después el foco de la misión pasará a ser la fase de 'escolta', en la que Rosetta permanecerá junto al cometa a medida que se acerca al Sol, vigilando las condiciones cambiantes de la superficie del cometa a medida que se calienta y el hielo se sublima.

El cometa alcanzará su máximo acercamiento al sol el 13 de agosto de 2015, a una distancia de 185 millones de kilómetros, aproximadamente entre las órbitas de la Tierra y Marte. Rosetta seguirá al cometa el resto de 2015, a medida que se aleja del Sol y su actividad disminuye.

“Tenemos por delante muchos desafíos a medida que exploramos el territorio desconocido del cometa 67P/Churyumov-Gerasimenko, y estoy seguro de que habrá muchas sorpresas. Pero hoy por hoy estamos simplemente muy contentos de estar al habla de nuevo con nuestra nave”, ha dicho Matt Taylor.